Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2733**

15. Wahlperiode 23. 03. 2004

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/2610 –

Schaden des Güterkraftverkehrsgewerbes aus der Maut

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundeshaushalt 2004 sind Einnahmen aus der streckenbezogenen LKW-Maut in Höhe von 2,8 Mrd. Euro veranschlagt, die zur Finanzierung von Verkehrswegeinvestitionen in den Bereichen Straße, Schiene, Wasserstraße vorgesehen sind. Die nun fehlenden Mauteinnahmen gefährden die dringend notwendige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Deutschland und die Existenz vieler Tiefbauunternehmen mit zehntausenden Arbeitsplätzen erheblich.

Doch damit nicht genug – auch das Güterkraftverkehrsgewerbe leidet unter dem Mautchaos:

– Die seit langem versprochenen Harmonisierungsmaßnahmen aus Brüssel sind bis heute noch nicht vorangekommen.

– Ferner wurden seitens vieler deutscher Spediteure für das gesamte Jahr 2003 Eurovignetten erworben. Für diejenigen Unternehmen, die nicht in den verbleibenden Vignettenstaaten (Benelux, Dänemark, Schweden) tätig sind, besteht daher ein Rückzahlungsanspruch gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für die letzten vier Monate des Jahres 2003. Dieser Antrag konnte gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 Autobahnmautgesetz (ABMG) bis zum Ablauf des Monats nach Außerkrafttreten des ABMG gestellt werden. Rückerstattungsansprüche konnten danach lediglich bis zum 30. September 2003 geltend gemacht werden.

– Die Güterkraftverkehrsunternehmen mussten die Einbaukosten für die untauglichen On Board Units (OBU) tragen. Dazu kommen eventuell die Kosten für den Ausbau dieser Geräte sowie die Ausfallkosten der LKW für den jeweiligen Werkstattaufenthalt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gerade im Fernverkehr der Umsatz für einen ganzen Tag entfällt, auch wenn der tatsächliche Werkstattaufenthalt nur eine Stunde dauert, da das Fahrzeug nicht die vom Verlader vorgesehenen Zeitfenster einhalten kann. Teilweise haben Fehlfunktionen der Mautgeräte LKWs lahm gelegt, wodurch weitere außerplanmäßige Kosten für liegen gebliebene Fahrzeuge entstanden sind.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 19. März 2004 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Diese Kosten und Versäumnisse führen zu einem nicht unerheblichen wirtschaftlichen Schaden für die Betriebe. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe – bedingt durch immer noch nicht voll harmonisierte Wettbewerbsbedingungen – ohnehin gegenüber den ausländischen Mitbewerbern deutlich schlechter gestellt ist.

1. Wie ist der aktuelle Verhandlungsstand in Brüssel im Hinblick auf das dem Güterkraftverkehrsgewerbe zugesagte Harmonisierungsvolumen von insgesamt 600 Mio. Euro, und wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Die Europäische Kommission hat am 23. Juli 2003 das beihilferechtliche Hauptprüfungsverfahren hinsichtlich des von der Bundesregierung – als vorrangige Harmonisierungsmaßnahme – notifizierten Mautermäßigungsverfahren (Anrechnung von in Deutschland gezahlter Mineralölsteuer auf die Maut) eröffnet. Die Gespräche mit der Europäischen Kommission sind noch nicht abgeschlossen. Die Vizepräsidentin der Europäischen Kommission, Loyola de Palacio, hat zuletzt am 2. März 2004 erklärt, sie strebe eine baldige positive Entscheidung der Europäischen Kommission an. Die Lösung müsse allerdings „gerichtsfest“ sein, das heißt, auch einer Prüfung durch den Europäischen Gerichtshof Stand halten.

2. Wie viele deutsche und ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen haben jeweils Rückzahlungsansprüche aus der Eurovignette gegenüber dem BAG geltend gemacht, und wie vielen wurden die Forderungen jeweils erstattet?

Insgesamt haben bis zum 5. März 2004 19 212 Unternehmen Rückzahlungsansprüche auf der Grundlage des § 13 Abs. 1 des Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz – ABMG) gegenüber dem BAG geltend gemacht. Dabei handelte es sich um 19 017 inländische und 195 ausländische Unternehmer. Eine Erstattung erhielten 18 049 inländische und 176 ausländische Unternehmer.

3. Wie hoch ist die Summe der geltend gemachten Rückzahlungsansprüche aus der Eurovignette?

Die Summe der geltend gemachten Rückzahlungsansprüche kann nicht beziffert werden, weil die Beträge der abgelehnten Erstattungsanträge nicht erfasst worden sind. Bisher sind den Unternehmen rund 55 Mio. Euro Rückerstattungen ausgezahlt worden.

4. Wie hoch ist die Summe der bisherigen Erstattungen und aus welchem Titel des Bundeshaushalts werden diese finanziert?

Bisher wurden – Stand 5. März 2004 – 55 321 940,04 Euro unter dem Titel 121011103 6 (Straßenbenutzungsgebühren für Lastkraftwagen) erstattet.

5. Wie viele Unternehmer haben nach der Ausschlussfrist Forderungen gegenüber dem BAG geltend gemacht, und wie wurde mit diesen Forderungen verfahren?

Nach Ablauf der Ausschlussfrist wurden in 949 Fällen Rückerstattungsansprüche geltend gemacht. Diese Anträge wurden mit Ablehnungsbescheid wegen

Fristablaufs zurückgewiesen. Gegen die Ablehnungsbescheide wurde in 363 Fällen Widerspruch eingelegt, deren Prüfung derzeit noch andauert.

6. Wie hoch ist die Summe der verspätet geltend gemachten Forderungen?

In Fällen der Ablehnung wurde die Höhe der Forderungen datentechnisch nicht erfasst. Daher ist die betragsmäßige Summe der nach Ablauf der Ausschlussfrist geltend gemachten Forderungen nicht bekannt.

7. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die bisher von den Güterkraftverkehrsunternehmen bezahlten Ein-/Ausbaukosten der OBU, aufgeschlüsselt nach deutschen und ausländischen Unternehmen?

Das Fahrzeuggerät selbst wird dem Benutzer kostenlos zur Verfügung gestellt. Er leistet nur eine einmalige Vorauszahlung, die beim Mautstart mit den anfallenden Mautbeträgen verrechnet wird.

Für die Einbaukosten der Fahrzeuggeräte (On-Board-Unit/ OBU) kann in Abhängigkeit von den jeweils beim Fahrzeug vorliegenden technischen Voraussetzungen, der Einbaudauer und der unterschiedlichen Lohnniveaus in den Werkstätten zwischen 100 und 300 Euro pro Fahrzeug angesetzt werden. Bei 133 915 eingebauten Fahrzeuggeräten (Stand: 9. KW 2004) ergeben sich somit bei durchschnittlicher Betrachtung insgesamt Einbaukosten von rd. 27 Mio. Euro. Die Höhe des jeweiligen Anteils inländischer und ausländischer Unternehmen an den bereits eingebauten Fahrzeuggeräten ist nicht bekannt. Es kann aber von dem Verhältnis Inländer/Ausländer ausgegangen werden, welches bei den „Personalisierungen“ der Fahrzeuggeräte vorliegt. Hier liegt der Anteil der ausländischen Unternehmen bei rd. 18 %.

8. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die bisherigen mautbedingten Ausfallkosten der Güterkraftverkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach deutschen und ausländischen Unternehmen?

Eine Aussage, wie hoch die Gesamtverluste für Spediteure durch den Nutzungsausfall von Lastkraftwagen infolge des Einbaus und eventuellen Austausches von Fahrzeuggeräten sind, ist nicht möglich. Der Einbau einer OBU dauert in der Regel zwischen zwei und vier Stunden. Wie hoch der dabei entstehende Nutzungsausfall ist, kann nicht eindeutig ermittelt werden, da dieser zwischen den Speditionen und Fahrzeugen differiert.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass viele Werkstätten die OBUs auch an Wochenenden einbauen. An Sonntagen unterfallen die meisten Lkw dem Sonntagsfahrverbot, so dass dann keine Nutzungsausfälle entstehen.

9. Gibt es seitens deutscher und ausländischer Unternehmen Schadensersatzforderungen im Hinblick auf die Fragen 5 bis 8 gegenüber der Bundesregierung oder Toll Collect, und wenn ja, in welcher Höhe – aufgeteilt nach deutschen und ausländischen Unternehmen?

Gegen den Bund ist eine Klage eines deutschen Speditionsunternehmens auf Ersatz von Einbaukosten für eine OBU mit einem Streitwert von 410,46 Euro anhängig.

Zu gerichtlich geltend gemachten Schadensersatzforderungen gegen Toll Collect liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Güterkraftverkehrsunternehmen im Hinblick auf die unter Fragen 5 bis 8 aufgeführten Kosten zu entschädigen, bzw. setzt sie sich gegenüber Toll Collect für einen Schadensausgleich ein?

Rückerstattung Eurovignette:

Die in § 13 Abs. 1 Satz 2 ABMG geregelte Frist zur Erstattung der Gebühren nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) ist eine gesetzliche Ausschlussfrist, die durch die Verwaltung nicht verlängert werden kann. Der in § 13 Abs. 1 Satz 1 ABMG geregelte Erstattungsanspruch ist somit am 30. September 2003 erloschen.

Das BAG hat in zwei Mitteilungen vom 21. Juli 2003 und vom 29. August 2003 auf das Ende der Erstattungsfrist am 30. September 2003 hingewiesen. Die darin gegebenen Informationen sind von vielen Verbänden und Handelskammern im Rahmen eigener Presseerklärungen an die Mitgliedsunternehmen weitergegeben worden. Eine Anspruchsgrundlage für nach Ablauf der Ausschlussfrist geltend gemachte Forderungen ist nicht erkennbar.

Kosten im Zusammenhang mit dem Einbau der OBUs:

Die Bundesregierung weist zunächst darauf hin, dass keine gesetzliche Pflicht besteht, OBUs einzubauen, um die streckenbezogene Maut ordnungsgemäß zu entrichten. Neben dem automatischen System wird die Einbuchung und Zahlung sowohl per Internet als auch an den rd. 3 500 Maut-Terminals im Umfeld von Autobahnauffahrten und Rastplätzen möglich sein. Insofern müssen die mit dem Einbau der OBUs verbundenen Kosten von den Benutzern selbst getragen werden. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Maßgeblich für die im Zusammenhang mit dem Einbau von OBUs entstandenen Kosten sind die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) der Toll Collect GmbH.

Die Spediteure wenden sich somit zur Klärung von Schadensersatzansprüchen an die Firma Toll Collect. Nach Kenntnis der Bundesregierung finden derzeit Gespräche zwischen dem Güterkraftverkehrsgewerbe und Toll Collect statt, um hier zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird seinerseits gegenüber der Firma Toll Collect unterstreichen, dass den Spediteuren aufgrund des zeitlichen Verzugs beim Aufbau des Mautsystems keine unangemessenen zusätzlichen Lasten entstehen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333